



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

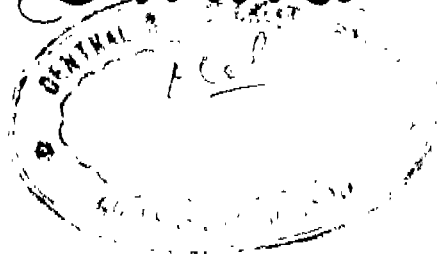
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 311]

नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 26, 2001/अग्रहायण 5, 1923

No. 311]

NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 26, 2001/AGRAHAYANA 5, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 26 नवम्बर, 2001

सं. टीएमपी/53/2001-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार 15 टन क्षमता के बिजली लेवल लफिंग घाट क्रेन के किराया प्रभारों के निर्धारण के विशाखापट्टनम पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/53/2001-वीपीटी

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी)

आवेदक

आदेश

(नवंबर, 2001 के 5वें दिन पारित किया गया)

यह मामला 15 टन क्षमता की बिजली लेवल लफिंग (ईएलएल) घाट क्रेन के किराया प्रभारों को निर्धारित करने के लिए विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) 15 टन क्षमता की ईएलएल घाट क्रेन कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के प्रयोजन से बर्थों में अधिग्रहीत और संस्थापित की गई थी।
- (ii) वीपीटी की दरो के मान (एसओआर) के सामान्य संशोधन से संबंधित इस प्राधिकरण द्वारा 16 मई, 2001 के आदेश द्वारा अनुमोदित बर्थ किराया प्रभारों में संबंधित क्रेन किराया प्रभार भी शामिल हैं, परंतु इस क्रेन के लिए कोई पृथक किराया प्रभार नहीं दिया गया है।
- (iii) ये क्रेन प्रयोक्ताओं द्वारा विशिष्ट मांग पर कार्गो आदि की सुपुर्दगी लेने के प्रयोजन से किराये पर ली जाती है। जब कभी अन्य प्रयोजनों के लिए ये क्रेन किराये पर ली जाती हैं, उसके लिए किराया प्रभार वसूल करने के लिए पृथक किराया प्रभार निर्धारित करना आवश्यक है।
- (iv) पत्तन द्वारा इस समय 2255/- रुपए प्रति घंटा अथवा उसका भाग की न्यूनतम 2 घंटे के लिए, अस्थायी दर वसूल की जा रही है।

2.2. घाट क्रेन के कार्यकाल को 20 वर्ष मानते हुए वीपीटी ने किराया प्रभार निर्धारित करते समय मूल पूंजी लागत की 18% की दर से पूंजी निवेश पर प्रतिलाभ, अनुमोदित दरों के अनुसार मूल्यह्रास; पूंजी लागत के 3 1/3% की दर से मरम्मत और नवीनीकरण; स्टॉफ प्रभारों; बिजली लागत, तेल और उपभोग्य; तथा 20% खर्चों की दर से प्रबंधन और सामान्य प्रशासन के उपरिव्ययों को ध्यान में रखा था। वीपीटी ने 365 दिन के वार्षिक उपयोग और प्रतिदिन 8 घंटे की 3 पारियों मानते हुए 2285/- रुपए प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रभार निर्धारित किया है।

2.3. इस परिप्रेक्ष्य में, वीपीटी ने शुरु में न्यूनतम 2 घंटे की शर्त के साथ घाट क्रेन का किराया प्रभार 2285/- रुपए प्रति घंटा अथवा उसका भाग अनुमोदित करने और पहले से प्रभावित लेनदेनों को नियमित करने का अनुरोध किया है।

3. इस प्रस्ताव की प्रति सभी संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। परंतु वे भी प्रयोक्ता संस्था से टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई।

4. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 23 जुलाई, 2001 को विशाखापट्टणम में की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी)

- (i) हमें मदवार उपरिव्ययों की आवश्यकता नहीं है; हम केवल समग्र नियतन रखना चाहते हैं।
- (ii) बिजली लागत पर एपीएसईबी के प्रतिमानकों के अनुसार विचार किया गया है। यदि उनके पास अभिकर्ता/उप अभिकर्ता हैं और उनके माध्यम से चलने पर जोर देते हैं तो प्रासंगिक खर्च भी होगा।
- (iii) हम विभिन्न उपरिव्ययों पर लागू प्रतिशत का आधार देंगे।
- (iv) लेखा-परीक्षा आपत्ति करता है और भारी निवेशों पर भारी प्रतिलाभ के बारे में पूछता है; एपीएसईबी से बिजली पर भारी लागत आती है, इसलिए हमें इस पर ध्यान केंद्रित करने की आवश्यकता है।
- (v) हमें इसे युक्तिसंगत बनाने का प्रयास करेंगे और इसे 10 टन की क्रेनों के दर के समान करने का प्रयास करेंगे।

इंडियन नेशनल शिपऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए), विशाखापट्टणम चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (वीसीसीआई), विशाखापट्टणम पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन (वीपीयूए), विशाखापट्टणम स्टीवडोर एसोसिएशन (वीएसए), ओर विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (वीएसएए)

- (i) पिछले 3 वर्ष में 'क्रेन किराये' के माध्यम से अर्जित राजस्व कितना था? क्रेन किराये से प्राप्त राजस्व आंशिक है, इसलिए हमें इस पर अधिक समय व्यर्थ नहीं करना चाहिए।
- (ii) आरओसीई और प्रशुल्क दो अलग-अलग चीजें हैं। प्रशुल्कों के लिए आपको विभिन्न अन्य कारकों (कितना यातायात वहन किया जा सकता है, अक्सर की समानता आदि) पर ध्यान देना होता है।
- (iii) हमें दीर्घकालिक करार करते हैं; हमें अपनी लागतों का अनुमान लगाना होगा। हमें मालूम नहीं होता कि हमें कौन-सी क्रेन दी जाएगी। यदि भिन्न-भिन्न दरें निर्धारित की जाती हैं तो इससे कठिनाई होगी।

5.1. संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था कि वीपीटी निम्नलिखित बिंदुओं पर टिप्पणी प्रस्तुत करेगा :-

- (i) मदवार उपरिव्यय प्रभारों के परिप्रेक्ष्य में, 20% सामान्यकृत प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय की राशि का दुगना वसूल किया जा सकता है?
- (ii) उद्धृत किए गए विभिन्न प्रतिशत प्रभारों के आधार।
- (iii) बिजली लागत के 'प्रासंगिक खर्चों' को स्पष्ट करने के लिए, अभिकर्ताओं/उप-अभिकर्ताओं के माध्यम से बिजली देने की एपीएसईबी की प्रणाली।
- (iv) ईएलएल क्रेनों की प्राप्ति की तारीख।
- (v) पुल दरें निर्धारित करने के प्रयोजन से क्रेनों के वर्गीकरण - अर्थात् हैवी लिफ्ट, 10 मी.ट. और उससे अधिक क्षमता की लिफ्ट आदि की व्यवहार्यता।

5.2. वीपीटी द्वारा प्रत्युत्तर में कही गई बातों का सार निम्नवत् है :-

(i) संयुक्त सुनवाई में हुए विचार-विमर्श और (तत्कालीन) भूतल परियहन मंत्रालय से 28 अक्तूबर, 1978 के पत्र द्वारा दिए गए मार्गदर्शी सिद्धान्तों के अनुसार लागत पत्र पुनः प्रस्तुत किया गया है। संशोधित लागत पत्र में विचार की गई लागतों की प्रासंगिक मदों को निम्नलिखित अनुसार उचित है :-

(क) प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों वर्कशाप, भंडारो, सामान्य सेवाओं और प्रचालन लागत संबंधी अन्य उपरिव्ययों के लिए अपनाए गए प्रतिशत पर 2000-01 के वास्तविक आँकड़ों के अनुसार विचार किया गया था, जोकि निम्नलिखित है :-

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक आँकड़े 2000-01 (रुपये करोड़ों में)
1.	कुल प्रचालन लागत	176.40
2.	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन पर व्यय	57.18
	घटाएं : इंजीनियरिंग और कार्यशाला उपरिव्यय	16.32
	घटाएं : स्ट्रोक कीपिंग	3.27
	जोड़	37.59
3.	प्रचालन लागत के लिए एमजीए का प्रतिशत (3/1)	21.31%
4.	वर्कशाप, भंडार, सामान्य सेवा पर खर्च और अन्य उपरिव्यय	19.59
5.	वर्कशाप, भंडारो, सामान्य सेवाओं और अन्य प्रचालन लागत के लिए उपरिव्ययों का प्रतिशत (5/1)	11.11%

(ख) बिजली सीधे आन्ध्र प्रदेश, राज्य बिजली बोर्ड (एपीएसईबी) और मै0 रेन कॉलसाइनिंग लि0 से खरीदी जाती है और लागत ब्योरे में दर्शाए गई 49.25 लाख रुपए की बिजली लागत 4500 घंटों (250x18) के लिए 4.80 रुपए प्रति किलोवाट प्रति घंटे की दर से 228 किलोवाट के औसत कार्य भार के आधार पर परिकलित की गई है। एपीएसईबी प्रशुल्क में बिजली लागत के कोई प्रासंगिक खर्च नहीं हैं।

(ग) एक वर्ष में 250 कार्य दिवस और प्रति दिन 8 घंटे की 3 पारियों मानकर 3116/- रुपए प्रति घंटे की दर बनती है। यदि उपस्कर की उपलब्धता और उपयोगिता के प्रतिमानक को आधार (अर्थात् 365 दिन का 85% अर्थात् 310 दिन) के रूप में लिया जाता है तो यह दर 2513/- रुपए प्रति घंटा बनती है।

(ii) क्रेनो की क्षमता पर विचार किए बिना क्रेनो के लिए समान दर निर्धारित करने की व्यवहार्यता सही नहीं है, क्योंकि अधिकांश 10 टन क्षमता की इलेक्ट्रिक घाट क्रेनें चरणबद्ध रूप में प्राप्त हुई थीं, इसलिए विभिन्न क्षमताओं की क्रेनों का आर्थिक कार्यकाल एवं प्रचालन लागत भी भिन्न-भिन्न होगी। इस प्रकार, 15 टन क्षमता की घाट क्रेनों के लिए पृथक दर अपनाने का प्रस्ताव किया गया है।

5 पुनः जाँच करने पर, वीपीटी ने प्रत्युत्तर में क्रेनो की प्राप्ति/प्रयोग से संबंधित अपेक्षित सूचना दी है और यह भी उल्लेख किया कि प्रस्तावित दर के संशोधन को अस्थायी बिल प्रस्तुत करने की तारीख से पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करने का प्रस्ताव है।

6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

(i) वीपीटी ने 15 टन क्षमता की दो ईएलएल घाट क्रेनो को क्रमशः 28 सितम्बर, 1998 और 28 अक्तूबर, 1999 को अपने कार्गो प्रहस्तन उपस्कर बेड़े में शामिल किया है। ये क्रेनें बर्थों में लगाई गई हैं। वर्तमान बर्थ किराया प्रभार में क्रेन शुल्क भी शामिल है। इन क्रेनों के प्रस्तावित किराया प्रभार केवल तभी लागू होते हैं जब उन्हें सामान्य बर्थ किराये में शामिल नहीं की गई गतिविधियों के लिए किराए पर लिया जाता है। उल्लेखनीय है कि पत्तन क्रेनो/कार्गो प्रहस्तन उपकरण पर उपयुक्त ढंग से पृथक किराया प्रभारों की वसूली कर सकता है, जिसका प्रावधान बर्थ किराया, घाटशुल्क, प्रहस्तन प्रभार आदि की वसूली की पूर्व शर्त नहीं है। परंतु वर्तमान दरों के मान में इन 15 टन की ईएलएल क्रेनो के लिए पृथक किराया प्रभार निर्धारित नहीं है।

- (ii) वीपीटी ने अस्थायी किराया प्रभार निर्धारित किए थे और इन्हे इन क्रेनों के प्रयोग करने की तारीख से किरायेदारों से वसूल कर रहा है। उल्लेखनीय है कि पत्तन न्यासों के पास उनके द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए अस्थायी दर (भी) निर्धारित करने की सांविधिक शक्ति नहीं है। एमपीटी अधिनियम में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार प्रदान की गई सेवाओं अथवा पत्तन न्यास की संपत्तियों के प्रयोग करने पर ऐसे प्रभारों की वसूली के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन अपेक्षित है। ऐसी स्थिति में, अस्थायी किराया प्रभार निर्धारित करने की वीपीटी की कार्यवाही को कानूनन सही और प्रशासनिक रूप से उचित नहीं कहा जा सकता।
- (iii) जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, वीपीटी सितम्बर, 1998 से अस्थायी किराया वसूल कर रहा है। दरों के मान के सामान्य संशोधन के इसके प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा मई, 2001 में निर्णय दिया गया था। आश्चर्य है कि सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में इन किराया प्रभारों को शामिल नहीं किया गया। वीपीटी की दरों के मान के सामान्य संशोधन से संबंधित कार्यवाही के हिस्से के रूप में न तो किसी प्रयोक्ता-संस्था से विचार-विमर्श किया गया और न ही वीपीटी के प्रस्ताव में इस चूक का उल्लेख किया गया था।
- (iv) इस प्राधिकरण ने पहले भी कुछ महापत्तनों को अलग-अलग उपस्कर के बजाय क्षमता के आधार पर उपस्कर/प्लवमान जलयान के लिए 'पूल दर' निर्धारित करने का सुझाव दिया था। परंतु वीपीटी ने वर्तमान मामले में स्पष्ट किया है कि उसके मामले में ऐसी 'पूल दर' निर्धारित करना सही नहीं है, क्योंकि अधिकांश अन्य घाट क्रेनें चरणबद्ध रूप में प्राप्त हुई थी और आर्थिक कार्यकाल एवं प्रचालन लागतें भी भिन्न-भिन्न हैं।

वर्तमान दरों के मान में बिजली क्रेनों (विभिन्न क्षमताओं की) के किराया प्रभार 140/- रुपए प्रति घंटे से 905/- रुपए प्रति घंटे तक भिन्न-भिन्न निर्धारित किए गए हैं। उक्त क्रेनो के मामले में, बिजली लागत ही लगभग 820/- रुपए प्रति घंटा आती है। ऐसी स्थिति में, दरों के मान में उपलब्ध अधिसूचित दर पर किराया प्रभार वसूली के प्रयोजन से उन्हें वर्तमान क्रेनो के साथ जोड़ना उचित व्यवस्था नहीं है। परंतु, दरों में यह अंतर अभी तक भी स्पष्ट नहीं किया गया है। यदि क्रेनें पुरानी भी हैं, तो भी प्रचालन लागत तुलनात्मक स्तर पर अधिक अथवा कम होगी। यह अन्य बिजली और चल क्रेनों की वर्तमान दर की उपयुक्तता, यहां तक कि पत्तन द्वारा वहन की गई प्रचालन लागत को पूरा करने के लिए उनकी पर्याप्तता के बारे में शंका उत्पन्न होती है। यह वर्तमान उपस्कर किराया प्रभारों के समीक्षा करने और प्रशुल्क समायोजन के लिए, यदि आवश्यक हो तो, उपयुक्त प्रस्ताव लाने में वीपीटी के लिए उपयोगी होगा। ऐसा करने से वीपीटी विभिन्न क्षमता स्तरों के संदर्भ में 'पूल दरों' का प्रस्ताव रखने पर विचार कर सकता है।

- (v) वीपीटी ने शुरू में वर्ष में पूरे 365 दिन इन क्रेनों का उपयोग मान कर किराया प्रभार परिकल्पित किया था। तत्पश्चात, इसने बर्थ अधिग्राहिता पद्धति के आधार पर वर्ष में 250 दिन उपयोग मानकर अपनी लागत में संशोधन किया। ऐसे किसी भी विद्युतयांत्रिक उपस्कर के लिए अपेक्षित संग्रह अवधि पर विचार करते हुए, वीपीटी द्वारा पहले अनुमानित 100% उपयोग को उचित अनुमान नहीं माना जा सकता।

पत्तन ने एक दिन में तीन पारियों के साथ 250 कार्यदिवसों के आधार पर 6000 घंटों के वार्षिक उपयोग की सूचना दी है। वर्ष 1982 में सरकार द्वारा जारी मार्गदर्शी सिद्धांतों में 352 दिन प्रति वर्ष मानकर 10 टन से अधिक की क्षमता वाली बिजली घाट क्रेनो की लगभग 88% मात्रा की उपलब्धता निर्दिष्ट की गई है। वीपीटी द्वारा यथासूचित क्रेन की 3 कार्य पारियों मानने पर, वार्षिक उपलब्ध क्षमता लगभग 7432 घंटे आती है। जब वीपीटी द्वारा सूचित उपयोगिता के साथ तुलना की जाती है तो इन क्रेनो की क्षमता उपयोगिता लगभग 81% है। उल्लेखनीय है कि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का अधिकतम स्तर केवल तभी प्राप्त किया जा सकता है जब वस्तुओं का उपयोग उनके क्षमता स्तरों के लगभग बराबर किया जाता है। जब अर्जित क्षमता का पूर्णतः उपयोग न किया जा रहा हो तो पत्तन अधिकतम प्रतिलाभ की इच्छा नहीं कर सकता। इस तथ्य को स्वीकार करते हुए इस प्राधिकरण ने क्षमता उपयोगिता के साथ प्रतिलाभ को जोड़ने के लिए कुछ अन्य पत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों से संबंधित मामलों में पहले भी निर्णय दिए हैं। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सामान्य सिद्धांत के अनुसार, वर्तमान मामले में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 19.5% के अधिकतम स्वीकार्य स्तर के केवल 81% तक ही दिया जाना चाहिए। संयोगवश, वीपीटी ने अपने परिकलनों में केवल 18% आरओसीई पर विचार किया है। किन्तु, क्षमता उपयोगिता और स्वीकार्य अधिकतम प्रतिलाभ के संदर्भ में पूंजी निवेश पर प्रतिलाभ में कमी करना आवश्यक है।

- (vi) वीपीटी ने लागत परिकलनों में विभिन्न उपरिच्यय निर्धारित करने के आधारों को स्पष्ट किया है। इसी प्रकार, इसने वर्तमान एपीएसईबी प्रशुल्क के संदर्भ में बिजली लागत में भी संशोधन किया है। इसने इस बात की भी पुष्टि की है कि बिजली लागत पर ओर कोई अन्य प्रासंगिक खर्च नहीं हैं।

- (vii) हाल ही में, इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क निर्धारण की 'लागत जमा' पद्धति को अपनाते हुए वीपीटी की दरों के मान के सामान्य संशोधन की अनुमति दी है। सभी उपरिव्यय खर्चों को अपनाई गई मूल्य-निर्धारण पद्धति में सम्यक् रूप से ध्यान में रखा गया है। निर्धारित अवधि में पत्तन के लिए उपरिव्यय खर्च बराबर बने रहते हैं, यदि उन्हें इन क्रेनों के लिए निर्धारित किया जाए तो उस सीमा तक कुछ अन्य गतिविधियों में कमी करनी होगी। चूंकि ऐसी कमी अन्यत्र कहीं नहीं की गई है, इसलिए उपरिव्ययों को शामिल करना अधिक निर्धारण और दुगुनी गणना है। ऐसी स्थिति में, वीपीटी द्वारा किराया प्रभारों के परिकलन में शामिल किए गए उपरिव्यय तत्वों को हटाया जाता है।

उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण द्वारा ऐसा ही निर्णय न्यू मेंगलोर पत्तन न्यास में चल क्रेन के लिए किराया प्रभार अनुमोदित करते समय लिया गया है।

- (viii) वीपीटी ने मरम्मत और नवीनीकरण के लिए क्रेन की मूल लागत के 3.33% खर्च का अनुमान लगाया है, जो कुछ अधिक लगता है। उद्धृत किए गए विभिन्न प्रतिशत प्रभारों के आधारों को स्पष्ट करने के हमारे अनुरोध के बावजूद, इस संबंध में कोई सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि ये क्रेनें 1998 से कार्य कर रही हैं, अपेक्षित सूचना एकत्र करना कठिन नहीं हो सकता। चाहे जैसी भी स्थिति हो, वीपीटी द्वारा प्रस्तुत मरम्मत और नवीनीकरण खर्च का अनुमान इस तथ्य को स्वीकार करते हुए बिना किसी संशोधन के स्वीकार किया जाता है कि पर्यवेक्षण और रिकार्ड-रखरखाव आदि पर कुछ अधिक खर्च हो सकता है; और लागत में कोई पृथक् उपरिव्यय तत्व शामिल करने की अनुमति नहीं है।
- (ix) वीपीटी ने प्रस्तावित किराया प्रभारों की गणना करने के लिए अपने परिकलन में बीमा लागत को विशेष रूप से शामिल नहीं किया है। वीपीटी को सुझाव दिया जाता है कि वह उपस्कर की वास्तविक बीमा लागत पर विचार करे और नुकसान एवं क्षतिपूर्ति का दावा प्रयोक्ताओं से न करके केवल बीमा कम्पनी से करे। वीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह इस प्रशुल्क मद के अगले संशोधन के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय इसी दृष्टिकोण को अपनाए।
- (x) उपर्युक्त के अनुसार, 15 टन क्षमता की ईएलएल घाट क्रेन के किराया प्रभारों के परिकलन में संशोधन किया गया है। संशोधित परिकलन पत्र संलग्न है। संशोधित परिकलन में 2800/- रुपये प्रति घंटा अथवा उसका भाग किराया प्रभार दर्शाया गया है जिसे अनुमोदित कर दिया गया है।
- (xi) वीपीटी ने किराये पर लेने के प्रत्येक अवसर पर 2 घंटे के लिए न्यूनतम प्रभार का प्रस्ताव किया है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि क्रेनों की अग्रिम योजना और संचालन के लिए 2 घंटे के न्यूनतम प्रभार अपेक्षित है। उल्लेखनीय है कि क्रेन किराया प्रभारों से संबंधित वीपीटी की दरों के मान में स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है कि किराया प्रभार में केवल क्रेनो की कार्य-अवधि शामिल होगी। ऐसी स्थिति में पत्तन के लिए उचित होगा कि यह कार्य-स्थल पर क्रेनों की योजना और संचालन पर विचार करते हुए कम से कम 2 घंटे के प्रयोग की न्यूनतम गारंटी प्राप्त करे। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि उपस्कर के किराया प्रभारों के मामले में वीपीटी की वर्तमान दरों के मान में 2 घंटे के किराया प्रभारों के समकक्ष न्यूनतम प्रभार निर्धारित किया गया है। ऐसी स्थिति में, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित न्यूनतम किराया प्रभार उचित पाया गया है और इसे अनुमोदित किया जाता है।
- (xii) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, वीपीटी सितम्बर, 1998 से 2285/- रुपये प्रति घंटे की दर से अस्थायी किराया प्रभार वसूल कर रहा है। वीपीटी ने इस प्राधिकरण से पहले किए गए लेनदेनों को नियमित करने के लिए इन किराया प्रभारों को पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण द्वारा अब अनुमोदित किए गए किराया प्रभार वर्तमान लागत ब्योरो पर आधारित हैं। यदि इसी दर को पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू किया जाता है तो इसे 1998 में उपलब्ध लागत स्थिति के साथ समायोजित करना आवश्यक हो जाएगा। चूंकि ऐसा नहीं किया गया है, इसलिए इसे सितम्बर, 1998 से पूर्व प्रभाव से 2800/- रुपये प्रति घंटा करने का कोई औचित्य नहीं है। प्रत्येक स्थिति में, पत्तन द्वारा निर्धारित अस्थायी दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर से कम होती है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण केवल पहले से किए गए लेनदेनों को नियमित करने के प्रयोजन से सितम्बर, 1998 से पूर्वव्यापी प्रभाव से 2285/- रुपये प्रति घंटा अथवा उसका भाग और भविष्यलक्षी प्रभाव से लागू करने के लिए 2800/- रुपये प्रति घंटा अथवा उसका भाग का संशोधित किराया प्रभार अनुमोदित करता है।

7.1 परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदन करता है :-

- (i) इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से 15 दिन तक सितम्बर, 1998 से पूर्वव्यापी प्रभाव से 15 टन क्षमता की ईएलएल घाट क्रेन के लिए 4570/- रुपये के न्यूनतम प्रभार की शर्त के अधीन 2285/- रुपये प्रति घंटा अथवा उसका भाग किराया प्रभार।
- (ii) इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के 15 दिन बाद से 15 टन क्षमता की ईएलएल क्रेन को किराये पर लेने के लिए 5600/- रुपये के न्यूनतम प्रभार की शर्त के अधीन 2800/- रुपये प्रति घंटा अथवा उसका भाग किराया प्रभार।

7.2. वीपीटी को निदेश दिया जाता है कि वह अपनी दरों के मान में तदनुसार संशोधन करे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

अनुबंध

15 टन क्षमता की ईएलएल घाट क्रेन के किराया प्रभारों के निर्धारण का विवरण

क्रेन की पूंजीगत लागत	44128000 रुपये
कार्यकाल	20 वर्ष
वार्षिक क्षमता (24x352x88%)	7430 घंटे
वार्षिक उपयोग (वीपीटी द्वारा यथा आकलित)	6000 घंटे
क. वार्षिक पूंजीगत लागत	
(i) क्षमता उपयोग से संबंधित पूंजी पर प्रतिलाभ (44128000x19.5%x81%)	6970017.60 रुपये
(ii) मूल्यह्रास	2206400.00 रुपये
उप जोड़ (क)	9176417.60 रुपये
ख. वार्षिक प्रचालन एवं अनुरक्षण लागत	
(i) पूंजीगत लागत के 3.33% की दर पर मरम्मत और नवीनीकरण	1469462.40 रुपये
(ii) स्टॉफ प्रभार	809525.00 रुपये
(iii) बिजली लागत	4924800.00 रुपये
(iv) तेल और उपभोग्य लागत	416000.00 रुपये
उप जोड़ (ख)	7619787.40 रुपये
कुल वार्षिक लागत (क) + (ख)	16796205.00 रुपये
प्रति घंटा लागत	2799.37 रुपये
प्रति घंटा अथवा उसका भाग किराया प्रभार	2800.00 रुपये

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 26th November, 2001

No. TAMP/53/2001-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Visakhapatnam Port Trust for fixation of hire charges for 15 tonne capacity electrical level luffing wharf crane as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No. TAMP/53/2001-VPT

Visakhapatnam Port Trust (VPT)

- - -

Applicant

ORDER

(Passed on this 5th day of November 2001)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of hire charges for 15 tonne capacity electrical level luffing (ELL) wharf crane.

2.1. The VPT has made the following points in its proposal:

- (i). 15 tonne capacity ELL wharf cranes were acquired and installed on the berths for the purposes of cargo handling operations.
- (ii). The Berth hire charges approved by the Authority vide its Order dated 18 May 2001 relating to general revision of the Scale of Rates (SOR) of the VPT include the related crane hire charges also; but, not a separate hire charge for the crane.
- (iii). These cranes are hired by users, for the purpose of taking delivery of the cargo, etc., against specific indents. In order to recover the hire charges as and when these cranes are hired for other purpose, separate hire charges are required to be fixed.
- (iv). Presently a provisional rate of Rs. 2285/- per hour or part thereof, subject to a minimum of 2 hours, is being charged by the port.

2.2. While working out the hire charges, considering a 20 year life of the wharf crane, the VPT has reportedly taken into account return on investment @ 18% of the original capital cost, depreciation as per the approved rates; repairs and renewals @ 3 1/4% of the capital cost; staff charges; cost of power; lubricants and consumable; and, management and general administration overheads @ 20% of the expenses. The VPT has arrived at a charge of Rs. 2285/- per hour or part thereof by considering an annual utilisation of 365 days and 3 shifts of 8 hours every day.

2.3. In this backdrop, the VPT initially requested to approve a hire charge of Rs. 2285/- per hour or part thereof subject to a minimum of 2 hours for the wharf crane; and, regularise the transactions already effected.

3. A copy of the proposal was forwarded to all concerned port users/ representative bodies of port users for comments. Comments have not been received from any of these user-organisations.

4. A joint hearing in this case was held on 23 July 2001 in Visakhapatnam. At the joint hearing, the following submissions were made:

Visakhapatnam Port Trust (VPT)

- (i). We need not have itemised overheads; we will have only an overall allocation.
- (ii). Power cost is considered as per the APSEB norms. If they have agents/subagents and insist on going through them, there will be incidentals.
- (iii). We will give the bases of percentages applied for various overheads.
- (iv). The Audit objects and asks for return on heavy investments; power from APSEB costs a lot; we need to focus on this.
- (v). We will try to rationalise; we will try to relate it to the rate for 10 tonne cranes.

Indian National Shipowners Association (INSA), Visagapatnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI), Visakhapatnam Port Users Association (VPUA), Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) and Visakhapatnam Steamship Agents Association (VSAA)

- (i). What was the revenue earned through 'crane hire' in the last 3 years? Revenue from crane hire is fractional; let us not waste too much of time on this.
- (ii). ROCE and tariff are two different things. For tariffs you take various other factors into account (what traffic can bear, equality of opportunity, etc.).
- (iii). We enter into long-term contracts; we have to estimate our costs. We do not know which crane will be given to us. If different rates are prescribed, it becomes difficult.

5.1. At the joint hearing it was decided that the VPT would furnish a note on the following points:

- (i). In the backdrop of itemized overhead charges, does the generalised Management and General Administration overhead @ 20% amount to double charging.
- (ii). The bases of the various percentage charges cited.
- (iii). The APSEB system of releasing power through Agents / sub-agents, to explain 'incidentals' on power cost.
- (iv). Date of procurement of the ELL cranes.
- (v). Feasibility of categorisation of cranes – e.g., heavy lift; lifts with capacity of 10 MT and above, etc. – for the purpose of prescribing pool rates.

5.2. The points made by the VPT in response are summarised hereunder:-

- (i). The cost sheet has been recast as per the deliberation at the joint hearing and in accordance with the guidelines given by the (then) Ministry of Surface Transport vide its letter dated 28 October 1978. The relevant items of costs considered in the revised cost sheet are justified as indicated below:
 - (a). The percentages adopted for management & general administration overheads; and, workshop, stores, general services and other overheads in the operating cost was considered as per actual of 2000-01 as indicated below:

Sl. No.	Description	Actuals – 2000-01 (Rs. in crores)
1.	Total Operating cost	176.40
2.	Expenditure on Management & General administration	57.18
	LESS: Engineering & Workshop overheads	16.32
	LESS: Store keeping	3.27
	Total	37.59
3.	Percentage of MGA to operating cost (3/1)	21.31%
4.	Expenditure on workshop, stores, general services and other overheads	19.59
5.	Percentage of workshop, stores, general services and other overheads to operating cost (5/1)	11.11%

- (b). Power is purchased directly from the Andhra Pradesh State Electricity Board (APSEB) and from M/s. Rain Calcining Ltd. and the cost statement indicating a power cost of an Rs.49.25 lakhs has been arrived at on the basis of average working load of 228 KW @ 4.80 per KW per hour for (250x18) 4500 hours. There are no incidentals on power cost in the APSEB tariff.
- (c). Considering 250 works days a year and 3 shifts of 8 hours per day, the rate works out to Rs. 3116/- per hour. If the norm for equipment availability and utilisation is taken as a base (i.e. 85% of 365 days i.e. 310 days), then the rate works out to Rs. 2513 per hour.

- (ii). The feasibility of arriving at a uniform rate for cranes irrespective of the capacity of the cranes is not found realistic since majority of the 10 tonne electric wharf cranes were procured in a phased manner; hence and the economic life as well as the operating cost of cranes having different capacities will also vary. As such, it is proposed to adopt a separate rate for 15 tonne wharf cranes.

5.3. On being enquired again, the VPT has responded by furnishing the requisite information relating to procurement/commissioning of cranes, and also stated that revision of the rate proposed is sought retrospectively from the date of raising of provisional bills.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). The VPT has added two 15 tonne capacity ELL wharfage cranes to its fleet of cargo handling equipment on 28 September 1998 and 28 October 1999 respectively. These cranes are installed on the berths. The existing berth hire charges include crange element also. The proposed hire charges for these cranes are applicable only when they are hired for those activities that are not included in the normal berth hire. It is relevant to mention here that a port can reasonably seek recovery of separate hire charges on cranes / cargo handling equipment, provision of which is not a pre-condition for levy of berth hire, wharfage, handling charge, etc. The existing scale of rates, however, does not prescribe a separate hire charge for these 15 tonne ELL cranes.
- (ii). The VPT had fixed provisional hire charges and collecting them from the hirers since the date of commissioning of these cranes. It has to be recognised that the Port Trusts do not have any statutory power to prescribe (even) provisional rates for the services provided by them. The tariff setting arrangement envisaged in the MPT Act requires approval of this Authority to levy such charges for the services provided or use of the Port Trust's properties. That being so, the action of the VPT to prescribe provisional hire charges cannot be said to be legally correct and administratively appropriate.
- (iii). As has been mentioned above, the VPT is collecting provisional hire charges since September 1998. Its proposal for general revision of Scale of Rates was decided by this Authority in May 2001. Strangely, the general revision proposal did not include hire charges in reference. None of the user-organisation consulted as a part of the proceeding relating to general revision of the VPT Scale of Rates had also pointed out this omission in the VPT's proposal.
- (iv). This Authority had earlier advised some of the major ports to work out a 'pool rate' for equipment / floating craft on the basis of ranges of capacity rather than for individual equipment. In the instant case, the VPT has, however, explained that it is not realistic in its case to prescribe such 'pool rate' since a majority of the other wharf cranes were procured in a phased manner and the economic life as well as operating costs vary.

The existing Scale of Rates prescribes hire charges of electrical cranes (of different capacities) varying from Rs. 140/- per hour to Rs. 905/- per hour. In the case of the cranes in reference, the electricity cost itself comes to around Rs. 820/- per hour.

That being so, clubbing them with the existing cranes for the purpose of realising hire charges at the notified rate available in the Scale of Rates is not a reasonable arrangement. This differential in rates is still, however, remain unexplained. Even if the cranes are old, the operation cost will be more or less at a comparable level. This raises a doubt about the reasonableness of the existing rate for other electrical and mobile cranes insofar as their adequacy to cover the operational cost incurred by the Port. It will be useful for the VPT to review the existing equipment hire charges and come up with a suitable proposal for tariff adjustment, if necessary. While doing so, the VPT may consider proposing 'pool rates' with reference to different ranges of capacity.

- (v). The VPT had initially worked out hire charges considering utilisation of these cranes on all 365 days in a year. Subsequently, it has modified its costing by considering utilisation of 250 days in a year based on the norm for berth occupancy. Considering the lay-up period required for any of this electro-mechanical equipment, 100% utilisation considered by the VPT earlier cannot be taken as a reasonable estimation.

The Port has indicated an annual utilisation of 6000 hours based on 250 working days with three shifts working in a day. The guidelines issued by the Government in 1982 stipulate an availability norm of around 88% for electrical wharf cranes having more than 10 tonne capacity assuming 352 days per annum. Considering a 3 shift working of the crane as reported by the VPT, the capacity available per annum thus comes to around 7430 hours. When compared with the utilisation reported by the VPT, the capacity utilisation of these cranes is around 81%. It is to be recognised that the maximum level of return on capital employed can be sought only when the assets are utilised nearly to their capacity levels. A port cannot seek to maximise return when capacity created is not fully utilised. Recognising this fact this Authority has already decided in cases relating to some other port trusts and private terminals to link return with capacity utilisation. In line with the general principle adopted by this Authority, the return on capital employed in the instant case can be allowed only to the extent of 81% of the maximum admissible level of 19.5%. Incidentally, the VPT has considered only 18% ROCE in its calculations. Nevertheless, the return on investment needs to be scaled down with reference to the capacity utilisation and the maximum return allowable.

- (vi). The VPT has explained the bases for arriving at different overheads considered by it in the cost calculations. Likewise, it has also modified the electricity cost with reference to the current APSEB tariff. It has also confirmed that no incidentals on powers cost are incurred.
- (vii). Recently, this Authority allowed a general revision of Scale of Rates of the VPT adopting 'cost plus' model of tariff setting. All overhead expenses have been duly accounted for in the pricing model adopted. Overhead expenses remaining constant for the port as whole for a given period, if they are allocated to these cranes in reference, then, to that extent there must be a reduction in some other activity. Since such reduction has not taken place elsewhere, inclusion of overheads is an excess allocation and double counting. That being so, overhead elements considered by the VPT in its calculation of hire charges are excluded.

It is noteworthy that a similar stand has been taken by this Authority while approving hire charges for a mobile crane at the New Mangalore Port Trust.

- (viii). The VPT has estimated an expenditure of 3.33% of capital cost of the crane towards repairs and renewals, which appears to be somewhat on the higher side. Despite our request to justify the bases of various percentage charges cited, the information in this regard was not made available. Considering the fact that these cranes have been in operation since 1998, the information sought cannot be difficult to collect. Be that as it may, the estimate for repair and renewals furnished by the VPT is accepted without modification recognising the fact that there may be some incremental expenditure on supervision, record-keeping etc; and, no separate overhead element is allowed in the costing.

- (ix). The VPT has not specifically included the insurance cost in its calculation for arriving at the proposed hire charges. It is advisable for the VPT to consider actual insurance cost of the equipment and claim damages and compensation only from the insurance company and not from the users. The VPT is advised to adopt this approach at the time of formulating its proposal for the next revision of this tariff item.
- (x). Subject to the above, the calculation of the hire charges for the 15 tonne capacity ELL wharfage crane has been revised. The revised calculation sheet is **annexed**. The revised working indicates a hire charge of Rs. 2800/- per hour or part thereof, which is approved.
- (xi). The VPT has proposed a minimum charge for 2 hours on every occasion of hire. The VPT has explained that a minimum charge for 2 hours is required for advance planning and movement of cranes. It is noteworthy that the existing conditionality in the Scale of Rates of the VPT relating to crane hire charges clearly indicates that the hire charges cover only the period of working of the cranes. That being so, it is reasonable for the Port to seek a minimum guarantee of at least 2 hours of usage considering the planning and mobilisation of the cranes to the work spot. It is relevant here to mention that the existing Scale of Rates of the VPT in respect of hire charges of equipment prescribes a minimum charge equivalent to hire charges for 2 hours. That being so, the minimum hire charge proposed by the VPT is found to be reasonable and approved.
- (xii). As has been mentioned earlier, the VPT is levying provisional hire charges @ Rs.2285/- per hour since September 1998. The VPT has requested this Authority to approve the hire charges retrospectively to regularise the transaction already completed.

It is to be recognised that the hire charges now approved by this Authority are based on current cost details. If the same rate is to be applied retrospectively, it becomes necessary to adjust it with reference to the cost position available in 1998. Since this has not been done, there appears no justification to extend the rate of Rs.2800/- per hour retrospectively from September 1998. In any case, the provisional rate fixed by the port is less than the rate approved by this Authority. That being so, this Authority approves the rate of Rs.2285/- per hour or part thereof retrospectively from September 1998 only for the purpose of regularising the transactions that had already taken place and the modified hire charges of Rs.2800/- per hour or part thereof for prospective application.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). Hire charge of Rs.2285/- per hour or part thereof subject to a minimum charge of Rs.4570/- for 15 tonne capacity ELL wharf crane with retrospective effect from September 1998 till expiry of 15 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.
- (ii). Hire charge of Rs.2800/- per hour or part thereof subject to a minimum charge of Rs.5600/- for hire of 15 tonne capacity ELL crane with effect from 15 days after the date of notification of this Order in the Gazette of India.

7.2. The VPT is directed to amend its Scale of Rates accordingly.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT III/IV/143/2001/Ext.]

Annex**Statement showing fixation of Hire charges for 15 tonne capacity ELL wharf crane**

Capital cost of the crane	Rs.	44128000
Life in years	20	
Capacity per annum (24x352x88%)	7430 hours	
Utilisation per annum (as assessed by the VPT)	6000 hours	

A. Annual Capital Cost

(i). Return on Capital linked to capacity utilisation (44128000x19.5%x81%)	Rs.	6970017.60
(ii). Depreciation	Rs.	2206400.00
Sub total (A)	Rs.	9176417.60

B. Annual Operation and Maintenance Cost

(i). Repair & Renewals @ 3.33% of the Capital cost	Rs.	1469462.40
(ii). Staff charges	Rs.	809525.00
(iii). Power cost	Rs.	4924800.00
(iv). Cost of lubricants and consumables	Rs.	416000.00
Sub total (B)	Rs.	7619787.40

Total Annual Cost (A) + (B) **Rs. 16796205.00**

Cost per hour	Rs.	2799.37
Hire charges per hour or part thereof	Rs.	2800.00